Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9598**

19. Wahlperiode 23.04.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/8952 –

Tarifverhandlungen im Rahmen der Errichtung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (IGA)

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 13. September 2018 hat der Bund die „Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen" (IGA) gegründet. Nach einer Aufbauphase soll die Gesellschaft ab dem 1. Januar 2021 sämtliche Aufgaben in Bezug auf Autobahnen übernehmen – d. h. Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung.

Seit 2018 führt der Bund mit den Gewerkschaften Tarifverhandlungen über den Abschluss eines Überleitungstarifvertrages und eines IGA-Tarifvertrages. Das Ziel der Bundesregierung ist es, dass die Beschäftigten der Länder, die bisher für Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung der Autobahnen zuständig waren, die gleichen Aufgaben in den neuen Strukturen beim Fernstraßen-Bundesamt (FBA) und bei der Infrastrukturgesellschaft fortführen. Ab 2021 sollen rund 15 000 Beschäftigte in der IGA tätig sein.

Die Tarifverhandlungen sollten nach den ursprünglichen Planungen der Bundesregierung eigentlich noch im Jahr 2018 abgeschlossen sein.

Mit Schreiben vom 28. Januar 2019 teilte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit, dass die IGA in „Die Autobahn GmbH des Bundes" umbenannt wurde (vgl. Ausschussdrucksache 19(15)179). In der Kleinen Anfrage wird noch die Bezeichnung IGA verwendet.

1. Wann sollen nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung die Verhandlungen für einen IGA-Tarifvertrag und für einen Einführungs- und Überleitungstarif mit einem Tarifvertragsabschluss beendet werden, und was sind die Gründe für die bisherigen Verzögerungen?

Der Abschluss der Tarifvertragsverhandlungen für die Autobahn GmbH des Bundes unterfällt der Tarifautonomie. Der Abschluss der Verhandlungen ist abhängig von einer Verständigung zwischen den Tarifparteien.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. April 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Am 5. April 2019 hat sich die Autobahn GmbH des Bundes mit Ver.di sowie dem dbb Beamtenbund und tarifunion auf die Meilensteinregelung auf dem Weg zu einem umfassenden Tarifwerk geeinigt. Nähere Informationen hierzu finden sich auf der Homepage www.autobahn.de.

2. Welche konkreten Beratungsleistungen erbrachten die Berater Werner Bayreuther und Ulrich Weber und das Beratungsunternehmen Roland Berger GmbH für das BMVI im Rahmen der Tarifverhandlungen, über welchen Zeitraum wurden und/oder werden die Beratungsleistungen erbracht, und in welchem Umfang wurde vor der Vergabe der entsprechenden Leistungen mit einem Gesamtauftragsvolumen von ca. 2,3 Mio. Euro (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 63 des Abgeordneten Stephan Kühn, Plenarprotokoll 19/70, S. 8184) die Wirtschaftlichkeit geprüft (bitte detailliert Beginn und Abschluss bzw. Dauer der Beratungen und der entsprechenden Beratungsverträge und Art der Beratungsverträge und die bisher erbrachten konkreten Leistungen benennen und im Zeitverlauf auflisten sowie Art und Umfang der Wirtschaftlichkeitsprüfung darstellen)?

3. Auf welcher Grundlage erfolgte die Vergabe der Beratungs- und Unterstützungsleistungen zur Begleitung der Tarifverhandlungen im Zuge der Gründung der IGA, wann erfolgte die Ausschreibung der entsprechenden Leistungen, wie viele Bieter bzw. Bewerber bzw. Interessenten gab es, und wann erfolgte der Zuschlag?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Zusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das BMVI hat folgende externe Beratungsleistungen zur Unterstützung der zunächst vom BMVI und inzwischen eigenständig von der Autobahn GmbH des Bundes geführten Tarifverhandlungen beauftragt:

- Roland Berger GmbH: Grundlage für die Einzelbeauftragung durch das BMVI ist ein Rahmenvertrag vom Dezember 2017. Dieser Rahmenvertrag wurde im Oktober 2017 in einem offenen Vergabeverfahren ausgeschrieben. Es gingen fünf Angebote ein. Der Zuschlag erfolgte im Ergebnis des wettbewerblichen Verfahrens auf das wirtschaftlichste Angebot durch Abschluss des o. g. Rahmenvertrages. Die Roland Berger GmbH hat insbesondere folgende Leistungen erbracht: Unterstützung bei der Entwicklung einer Tarifstrategie; Auswertung anderer Tarifwerke zur Ermittlung von Verhandlungsthemen und -zielen; Auswertungen zur Abschätzung der Arbeitsmarktsituation; Unterstützung bei der Beantwortung von Tariffragen; Unterstützung bei der inhaltlichen und organisatorischen Vorbereitung der Verhandlungen zur Eckpunktevereinbarung vom 31. Oktober 2018 sowie der aktuell laufenden Tarifverhandlungen; dabei Vor- und Nachbereitung von Workshops; Dokumentation von Entscheidungen.
- Werner Bayreuther war im Auftrag des BMVI im Zeitraum von Juli 2018 bis März 2019 tätig. Eine schriftliche Beauftragung erfolgte im Oktober 2018. Die Beauftragung erfolgte in einem strukturierten Verfahren nach § 8 Absatz 4 Nummer 10 UVgO in Verbindung mit § 50 UVgO. Werner Bayreuther hat folgende Leistungen erbracht: Prüfung tarifrechtlicher Fragen; Entwurf von Dokumenten, die Gegenstand der Tarifverhandlungen sind; Beratung zum Vorgehen bei den Tarifverhandlungen.

- Ulrich Weber war im Auftrag des BMVI im Zeitraum von Juli 2018 bis April 2019 tätig. Eine schriftliche Beauftragung erfolgte im Oktober 2018. Die Beauftragung erfolgte in einem strukturierten Verfahren nach § 8 Absatz 4 Nummer 10 UVgO in Verbindung mit § 50 UVgO. Ulrich Weber hat zum Vorgehen bei der Verhandlungsführung beraten.
- Eine weitere Einzelperson ist im Auftrag des BMVI im Zeitraum von September 2018 bis Mai 2019 tätig. Eine schriftliche Beauftragung erfolgte im November 2018. Die Beauftragung erfolgte in einem strukturierten Verfahren nach § 8 Absatz 4 Nummer 10 UVgO in Verbindung mit § 50 UVgO. Die Leistungen umfassen die Mitwirkung am Entwurf von Dokumenten, die Gegenstand der Tarifverhandlungen sind, sowie die Beratung zum Vorgehen bei den Tarifverhandlungen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 11 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8888 verwiesen.

4. Aus welchen Gründen hat das BMVI für die Tarifverhandlungen, trotz der in der Bundesregierung vorhandenen Sach- und Fachkompetenz – insbesondere auch im Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat (BMI) – auf externe Berater und externe Beratungsfirmen zurückgegriffen?

5. Hat die Bundesregierung vor der Beauftragung der Berater zur Begleitung der Tarifverhandlungen mit den anderen Ressorts der Bundesregierung geprüft, inwiefern die dort vorhandenen personellen Kapazitäten genutzt werden können, um die Tarifverhandlungen zu begleiten, und inwiefern ein Bedarf an externer Beratungsleistung besteht, und wenn ja, wann erfolgte eine solche Prüfung, welchen Umfang hatte sie, und welche anderen Ressorts der Bundesregierung wurden in die Prüfung einbezogen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Zusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Aufsetzungsprozess, die Konzeptionierung und die Tarifverhandlungen selbst erforderten und erfordern besondere personelle Kapazitäten. Dafür ist im BMVI hoch qualifiziertes Personal vorhanden, das insbesondere über Verwaltungsexpertise sowie über vertiefte Kenntnisse der Strukturen der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen verfügt. Darüber hinaus ist wegen der Besonderheiten des mit der Reform der Auftragsverwaltung verbundenen Transformationsprozesses für begrenzte Zeiträume und mit der gebotenen Flexibilität der Einsatz zusätzlichen Personals erforderlich, das zudem über besondere Wirtschaftsexpertise verfügen muss.

Innerhalb der Bundesregierung wurde im Licht der Ergebnisse des parlamentarischen Verfahrens zum Fernstraßen Überleitungsgesetz vereinbart, dem BMVI aufgrund seiner besonderen Sachnähe zu der zu regelnden Materie für die Dauer der Aufbauphase der Autobahn GmbH des Bundes die Federführung für die Vorbereitung und Verhandlungsführung für die Tarifverhandlungen zu übertragen.

Im Zuge des Überleitungsprozesses und mit Blick auf die Eigenständigkeit der im Aufbau befindlichen Autobahn GmbH des Bundes im Tarifbereich wurde zusätzlich externer Sachverstand herangezogen.

6. Wie viele Planstellen für Beamtinnen und Beamte hat die Bundesregierung in der IGA ab 1. Januar 2020 bis 1. Januar 2025 eingeplant (bitte jahresscheibengenau darstellen)?

Derzeit wird mit 1 000 bis 1 200 Beamtinnen und Beamten gerechnet, die in einer der Bundesorganisationen – Fernstraßen-Bundesamt (FBA) oder Autobahn GmbH des Bundes – tätig werden. Es werden Planstellen in ausreichender Zahl und Wertigkeit beim FBA eingeplant. Stellenplanungen bis 2025 werden zu gegebener Zeit vorgenommen.

7. Wie viele Beschäftigte (ohne Beamtinnen und Beamte) sollen entsprechend den Planungen der Bundesregierung in der IGA zwischen 1. Januar 2020 bis 1. Januar 2025 tätig sein (bitte jahresscheibengenau darstellen)?

Die Länder haben ca. 11 200 Vollzeitäquivalente für die BAB-Aufgaben gemeldet. Darunter befinden sich auch die Beamtinnen und Beamten. Zum Betriebsübergang am 1. Januar 2021 wird im Tarifbereich mit einer Personalstärke von etwa 9 000 bis 11 000 Personen (ohne Beamtinnen und Beamte) gerechnet.

8. Inwiefern setzt sich die Bundesregierung in den Tarifverhandlungen dafür ein, dass die künftigen Beschäftigten der IGA nach Maßgabe des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD) Bund beschäftigt werden, welche Regelungen des TVöD Bund sollen nach den Plänen der Bundesregierung für IGA-Beschäftigte übernommen werden, und welche Regelungen sollen nicht übernommen werden (bitte differenziert auflisten, welche Regelungen übernommen werden sollen, welche Regelungen nicht übernommen werden sollen und darstellen, welche zusätzlichen Regelungen, abweichend vom TVöD, bisher ausgehandelt wurden und jeweils begründen)?

9. Strebt die Bundesregierung in den Tarifverhandlungen an, den Eingruppierungstarif bei der Autobahngesellschaft in enger Anlehnung an die vorhandene Eingruppierungssystematik in der Entgeltordnung zum TVöD für den Bundesbereich auszugestalten, und plant sie eine Aufwertung von Eingruppierungen, insbesondere von ausgebildeten Straßenwärtern, Meistern, Technikern, und Ingenieuren, und wenn ja, für welche Aufwertung der Eingruppierung setzt sich die Bundesregierung jeweils ein, und wenn nein, warum nicht?

10. Plant die Bundesregierung, für einen Tarifvertrag zur IGA einen Systemwechsel für die bislang bei den Ländern wie beim Bund tariflich eingeübten Eingruppierungen einzuführen und bei der Eingruppierung andere Voraussetzungen als die auszuübende Tätigkeit voranzustellen, und wenn ja, wie konkret soll die neue Eingruppierungssystematik ausgestaltet sein, und wenn nein, warum nicht?

11. Setzt sich die Bundesregierung in den Tarifverhandlungen dafür ein, dass die Grundstruktur der Entgeltordnung IGA-spezifische Verbesserungen erfahren soll (insb. bei der horizontalen und vertikalen „Durchlässigkeit“, d. h. schnellerer Stufenaufstieg und rein tätigkeitsbezogene Höhergruppierung), und wenn ja, wie konkret soll die Durchlässigkeit verbessert werden, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 8 bis 11 werden aufgrund ihres Zusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Eckpunktevereinbarung der Autobahn GmbH des Bundes und der Gewerkschaften vom 31. Oktober 2018 sieht vor, dass das künftige Tarifvertragswerk der Gesellschaft inkl. dem Entgeltsystem in seiner Grundstruktur dem Regelwerk des TVöD in der für den Bund geltenden Fassung (TVöD Bund) folgen soll. Dies gilt

auch für die Grundstruktur des Entgeltgruppenverzeichnisses der Gesellschaft. Bei Beibehaltung der Grundstruktur des Entgeltsystems strebt die Autobahn GmbH des Bundes an, dessen Durchlässigkeit in horizontaler und vertikaler Richtung zu verändern. Das Tarifvertragswerk der Gesellschaft soll alle Beschäftigungsbedingungen eigenständig und unabhängig von anderen Tarifvertragswerken regeln, gleichwohl soll seine Herleitung aus dem TVöD (Bund) erkennbar bleiben.

Die Eckpunktevereinbarung ist Grundlage der Tarifverhandlungen. Im Übrigen unterliegen die – auch nach der Meilensteineinigung vom 5. April 2019 zur Eingruppierung der Tarifbeschäftigten – noch laufenden Tarifverhandlungen der Tarifautonomie.

12. Inwiefern setzt sich die Bundesregierung in den Tarifverhandlungen in Bezug auf einen Einführungs- und Überleitungstarifvertrag (EÜTV) IGA für einen Bestandsschutz bzw. für spezifische Bestandsschutzregelungen der tariflichen Überleitung aus den bei den Ländern geltenden TV-L in den TV IGA ein?

In § 1 Absatz 4 FernstrÜG ist vorgesehen, dass der Bund alle vom Übergang betroffenen wechselbereiten Beschäftigten (Beamte, Arbeitnehmer und Auszubildende) unter Wahrung ihrer Besitzstände übernehmen wird.

Die Eckpunktevereinbarung vom 31. Oktober 2018 zwischen Autobahn GmbH des Bundes und Gewerkschaften sieht den Abschluss eines Einführungs- und Überleitungstarifvertrages (EÜTV) vor, dessen Kerninhalt eine Regelung der Besitzstandssicherung für Länderbeschäftigte ist, die zur Autobahn GmbH des Bundes wechseln.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 8 bis 11 verwiesen.

13. Wer gehört dem im Papier „Gemeinsame Erklärung zu dem Stand der Tarifverhandlungen für die IGA“ benannten „kleinen Kreis auf Spitzenebene“ (Seite 1) an, der die Eckpunkte für den Tarifvertrag mit der IGA erarbeitet, die zugleich als Leitlinien für die Verhandlungen in den Arbeitsgruppen dienen sollen und dann den jeweiligen Kommissionen zur Beschlussfassung vorgelegt werden sollen?

Die Tarifverhandlungen werden für die Autobahn GmbH des Bundes durch eine Verhandlungsgruppe geführt. Die in der „Gemeinsamen Erklärung“ vom 28. September 2018 genannten Eckpunkte für die Tarifverträge der Autobahn GmbH des Bundes wurden am 31. Oktober 2018 von der Gesellschaft sowie von den Gewerkschaften ver.di und dbb beamtenbund und tarifunion unterzeichnet. In den zur Eckpunktevereinbarung vom 31. Oktober 2018 führenden Verhandlungen waren das BMVI durch den Leiter der Stabsstelle Autobahn/Fernstraßen-Bundesamt und die Autobahn GmbH des Bundes durch ihre Geschäftsführung vertreten. Die Zuständigkeit für die eigenständige Führung der Tarifverhandlungen ist inzwischen vom BMVI auf die Autobahn GmbH des Bundes übergegangen.

14. Welche monatlichen bzw. jährlichen Vergütungen (in Euro) und Vergütungsmodelle (Bonus-Zahlungen, flexible Gehaltsanteile, Dienstwagen etc.) hat die Bundesregierung für die Interimsgeschäftsführer und für die drei Geschäftsführer, die die IGA bis hin zur Aufnahme der Geschäftstätigkeit im Jahr 2021 und darüber hinaus führen werden, vorgesehen (bitte für alle Geschäftsführer differenziert darstellen)?

Die Vergütung der Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer wird im jährlichen Beteiligungsbericht des Bundes veröffentlicht.

15. Für welche Regelungen hinsichtlich der Beteiligung am Unternehmenserfolg (vgl. § 18 TVöD) setzt sich die Bundesregierung in den Tarifverhandlungen ein, an welchen Erfolgsparametern sollen mögliche Bonuszahlungen nach Ansicht der Bundesregierung konkret ausgerichtet werden, und welche Finanzvolumen plant die Bundesregierung in der IGA für entsprechende Bonuszahlungen (als Beteiligung am Unternehmenserfolg) jährlich ab 2021 ein?

Die zwischen Autobahn GmbH des Bundes und Gewerkschaften geschlossene Eckpunktevereinbarung vom 31. Oktober 2018 sieht die Einführung einer zusätzlichen Bonuszahlung vor, die den Erfolg der Gesellschaft kollektiv für die Beschäftigten honoriert. Die Bonuszahlung soll an transparente Erfolgsparameter der Gesellschaft gebunden werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 8 bis 11 verwiesen.

16. Verfügt die Bundesregierung über ein Feinkonzept für die Überleitung der Beschäftigten der Länder in die IGA, und wenn ja, welche Akteure und Institutionen sowie externen Beratungsunternehmen und/oder Einzelberater haben es erarbeitet (falls Berater beteiligt waren bitte die Höhe des Beratungshonorars benennen), seit wann liegt es der Bundesregierung vor, und inwiefern wird die Bundesregierung das Feinkonzept den Mitgliedern des Deutschen Bundestages zugänglich machen?

Das Fernstraßen-Überleitungsgesetz ordnet in § 5 Absatz 1 Satz 1 an, dass für den Übergang der Arbeits- bzw. Ausbildungsverhältnisse der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie der Auszubildenden auf die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes die Vorschriften des § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuchs über den Betriebsübergang entsprechende Anwendung finden.

Das BMVI hat den Ländern bereits Mitte 2018 sowie in überarbeiteter Fassung im September 2018 einen umfassenden „Leitfaden zur Ausgestaltung der Transformationsphase aus personalwirtschaftlicher Sicht“ als schriftliches Arbeitspapier zur Verfügung gestellt. Der Leitfaden beschreibt alle notwendigen Arbeitsschritte, um sicherzustellen, dass die Personaltransformation auf Basis der gesetzlichen Grundlage der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung einheitlich, reibungslos und rechtssicher erfolgen wird. Außerdem beschreibt der Leitfaden wichtige Kommunikationsmaßnahmen (mit Mustern), mit Hilfe derer die Beschäftigten während des gesamten Prozesses rechtzeitig und umfassend informiert werden.

Als externes Beratungsunternehmen unterstützte die Beiten Burkhardt Rechtsanwaltsgesellschaft mbH die Erstellung des Leitfadens. Sie wurde auf Grundlage des Rahmenvertrages tätig, der in der Antwort der Bundesregierung in Anlage 3, Seite 51 auf Bundestagsdrucksache 19/7713 aufgeführt ist.

17. Inwiefern wird die Bundesregierung bei der Ausgestaltung weiterer ÖPP-Projekte (ÖPP = öffentlich-private Partnerschaft) darauf achten, dass die Teilleistung des Unterhalts der Strecken nicht Teil der ÖPP-Projektausschreibungen und der ÖPP-Verträge sein wird?

18. War die Teilleistung des Unterhalts der Strecken Teil der Ausschreibungen der ÖPP-Projekte A 3 AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried und A 10/A 24 AS Neuruppin – AD Pankow und ist sie auch Teil der ÖPP-Verträge bzw. wird sie es sein (bitte für beide Projekte differenziert darstellen)?

19. Hat die Bundesregierung die Teilleistung des Unterhalts der Strecken der ÖPP-Projekte A 49 AD Ohmtal (A5) – AS Fritzlar, A1/A30 Münster – AK Lotte/Osnabrück–Rheine-Nord und A 61 LGr. RP/BW – Worms mit auszuschreiben?

20. Plant die Bundesregierung derzeit weitere ÖPP-Projekte für Bundesfernstraßen über die in ihrer Antwort zu den Fragen 1 und 2 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 19/6307) aufgelisteten Projekte hinaus, die zum Zeitpunkt der Beantwortung (4. Dezember 2018) in „Vorbereitung“ und „in Vergabe“ waren, und wenn ja, welche ÖPP-Projekte plant sie, wann sollen sie realisiert werden, welche Streckenlänge bzw. Betriebsstrecke bzw. Erhaltungsstrecke sollen sie haben, welche Gesamtausgaben und Anschubfinanzierungen sind für die entsprechenden Projekte geplant, und ist für diese Projekte geplant, die Teilleistung des Straßenunterhalts mit auszuschreiben und mit zu vergeben?

Die Fragen 17 bis 20 werden aufgrund ihres Zusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Lebenszyklusansatz von ÖPP umfasst die Ausführungsplanung, den Bau, die Erhaltung, den Betrieb sowie die (anteilige) Finanzierung und ist damit Leistungsumfang für den privaten Vertragspartner für die i. d. R. 30-jährige Vertragsdauer. Das gilt auch für die genannten bzw. geplanten ÖPP-Projekte. Die Bundesregierung plant derzeit keine weiteren ÖPP-Projekte, die über die in der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/6307 genannten Projekte hinausgehen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333